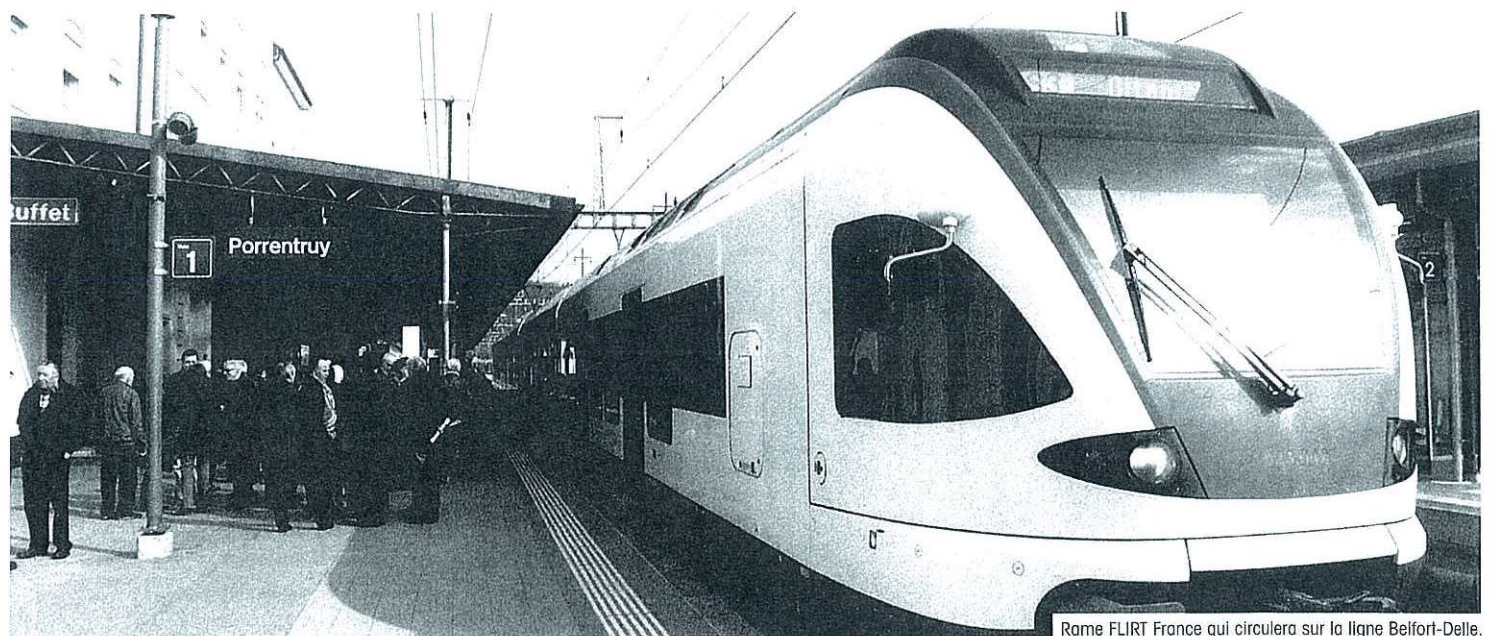




Et ils vont entendre passer le train...

Les 22 km de ligne entre Belfort et Delle devraient rouvrir fin 2017. L'investissement, utile pour nombre de frontaliers, est acquis mais les frais de fonctionnement élevés font débat. L'enquête d'utilité publique, close le 31 mars, a mobilisé beaucoup de riverains.



Rame FLIRT France qui circulera sur la ligne Belfort-Delle.

C'est presque une ambiance festive. Alors que le train Domino n° 3162 des Chemins de fer fédéraux (CFF) surplombe la rivière Allaine et roule vers Porrentruy, la quarantaine de riverains de la future ligne Belfort-Delle commentent le paysage, s'amuse de décorations de Noël restées pendues à une façade. Avant d'embarquer, samedi 14 mars, en gare « territoriale et internationale » de Delle, seule à ne pas être gérée par la SNCF en France, dit-on, ils ont écouté leur hôte, Alain Fousseret, élu municipal dans la commune voisine de Danjoutin, vice-président de la Région Franche-Comté, leur rappeler les raisons de « l'invitation ». Ce jour-là, l'enquête d'utilité publique pour la réouverture du tronçon ferroviaire de 22 km fermé en 1996 est en cours. Le rapport du commissaire enquêteur a été remis au préfet deux semaines plus tard. « *Que vous soyez pour ou contre, que vous pensiez du bien ou du mal, il est essentiel que vous puissiez vous forger un avis concret, aller sur le terrain et en regarder le fonctionnement, parler avec les gens, leur a-t-il expliqué. Ce n'est pas de la propagande mais de l'information libre. On ne fera pas venir de riverains suisses, couteau sous la gorge, pour vous raconter que tout va très bien...* »

La direction des Chemins de fer fédéraux (CFF), favorable à la réalisation de ce chantier ferroviaire qui devrait relier dès la fin 2017 Bienne, Delémont, Porrentruy et d'autres localités à la gare TGV Belfort-Montbéliard où font étape les TGV Rhin-Rhône, s'est jointe à l'initiative. Surtout qu'elle n'ignore pas son attrait en matière de « cabotage » local aussi. Elle a offert les billets en 2^e classe pour l'escapade de deux heures sur une fraction de ses 55 km de ligne. Elle y a en outre délégué un cadre spécialiste de l'infrastructure et Hans-Peter Leu, responsable des relations internationales des CFF, a fait le déplacement. Également partisan de ce projet de 110 M€, David Asseo, délégué aux transports de la République et Canton du Jura, qui apporte 3,2 M€ au tour de table en complément des 24 M CHF cofinancés par la Confédération, n'a pas davantage raté le rendez-vous. Les citoyens qui ont sacrifié la demi-journée sont autant motivés. La plupart adhèrent au Comité anti-nuisances créé face à l'imminence des travaux. Certains contestent la rentabilité économique de la ligne et lui sont hostiles. D'autres se disent juste désireux que les arguments des riverains soient pris en compte.

A 8 mètres de la voie

Gilles Chaffaut, 63 ans, est de ceux-là. Sa fille est frontalière et il sait l'importance de pouvoir se rendre à son poste en échappant aux bouchons routiers. Mais il y a un hic, le concernant : sa maison est bâtie à 8 mètres de la voie aujourd'hui désaffectée. Elle sera longée demain par un câble de 25 000 volts, la prairie et ses vaches de l'autre côté des rails céderont la place à une halte avec parking, ce qui générera du trafic automobile matin et soir, deux passages à niveau encadreront sa demeure qui sonneront 48 fois par jour entre 5 heures et minuit « à la façon d'un grelot de réveil à l'ancienne ». Ce qui fait beaucoup. Sur le quai de la gare suisse de Bassecourt, il a sorti sa tablette équipée d'une application sonomètre. Il profite de l'arrêt d'une rame automotrice FLIRT France, le modèle qui circulera sous ses fenêtres, pour effectuer ses mesures : 65 décibels à l'arrivée et au redémarrage. « Bon, le moteur électrique est silencieux, je suis au moins rassuré sur ce point... »

“ d'autres intérêts sont mis en avant, tels que les allers-retours quotidiens des scolaires du Territoire de Belfort. Mais le plus pertinent, aux yeux de beaucoup, c'est le transport des frontaliers. ”

Quand tous sont de retour au bercail, les inquiétudes sont en partie atténuées, d'autant que plusieurs ont vécu entre France et Suisse naguère. « Je ne veux pas être négatif, il n'y aura pas de barrages et on ne sortira pas de kalachnikov, commente Jean Boulanger, 76 ans, qui est né, a vécu puis a pris sa retraite dans son village. Ce que je veux, c'est être constructif ». Le propos de Gilles Chaffaut est à l'unisson. « L'enquête publique, c'est enfin l'occasion d'être entendus », croit-il, lassé des équipes de Réseau ferré de France (devenues SNCF Réseau) qui « ne parlent que des bestioles, les grenouilles, les hérissons, la fauvette grise, et jamais des riverains ». L'autre aspect de la procédure, l'intérêt général de la réouverture, tous deux avouent que ça les dépasse. « La décision a été prise par des gens intelligents, on suppose qu'ils savent ce qu'ils font, non ? », demandent-ils en chœur.

Stationnement anarchique

L'élus Alain Fousseret affiche l'optimisme de rigueur mais il sait l'affaire loin d'être bouclée. Au delà des riverains, d'autres hostilités se manifestent plus discrètement, préférant l'option d'un réseau de bus à celle du rail. La convention de financement pour l'investissement a été signée le 1^{er} septembre 2014. Le contexte monétaire né de la volonté de la Banque nationale suisse de « laisser vivre » sa devise pourrait même en faire baisser la facture de 3 M€ car la participation fédérale a été inscrite en CHF.

Mais le sujet qui fâche, c'est celui des frais de fonctionnement. Ces 4,7 M€ annuels que ne couvrira pas la vente des billets en effraient plus d'un. Chacune des huit rames indispensables à l'exploitation, mises à disposition par les CFF qui devra en acquérir d'autres pour reconstituer son parc en conséquence, coûtera par exemple 10 M CHF.

Sans minimiser l'atout de relier le Jura à la LGV Rhin-Rhône, évident pour la Suisse qui a procédé à la réouverture en 2006 de sa part de ligne construite en 1866, d'autres intérêts sont mis en avant, tels que les allers-retours quotidiens des scolaires du Territoire de Belfort. Mais le plus pertinent, aux yeux de beaucoup, c'est le transport des frontaliers. Les groupes Swatch, Richemont, LVMH, FOSSI et autres doivent désormais limiter les places de parking à un tiers de l'effectif employé par chacune de leurs usines, d'où un stationnement anarchique... de voitures françaises. « Un ami m'a dit : en regardant les plaques, je me suis aperçu que tous les Suisses venaient travailler à pied ! », plaisante David Asseo. Le vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports en Franche-Comté, Patrick Real, ancien cadre de la SNCF où il s'occupait de TER, s'est muni de statistiques pour la matinée ferroviaire. « Le nombre de frontaliers sur ce secteur a passé de 3 000 en 1996 à 7 729 en 2014 et, si on se réfère au pourcentage de frontaliers pour 100 emplois du BTP, le canton du Jura est au 4^e rang avec 20,1 juste devant les 23,5 de Bâle-Ville », détaille-t-il. Alain Fousseret, lui, jure disposer de promesses de chefs d'entreprises du canton du Jura « prêts à envoyer des cars en gare pour récupérer leurs employés » voire « à payer leurs abonnements » sitôt la ligne en exploitation. Sur le papier, donc, tout va bien.



Alain Fousseret, interpellé par Jean Boulanger, 76 ans, riverain (à droite)